Spedizione in abbonamento postale

Anno 97° — Numero 117

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Lunedì, 14 maggio 1956 SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TELEF. 550-139 551-236 551-554
AMMINISTRAZIONE PRESSO LA LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI 10, ROMA - TELEF. 841-089 841-737 850-144

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

ALLA PARTE PRIMA E SUPPLEMENTI ORDINARI
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 8020 Semestrale L. 4510
Trimestrale L. 2510 Un fascicolo L. 40.
All'ESTERO: il doppio dei prezzi per l'Italia.

ALLA PARTE SECONDA (Foglio delle inserzioni)
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 8020 - Semestrale L. 4510
Trimestrale L. 2510 - Un fascicolo L. 40.
All'ESTERO: il doppio dei prezzi per l'Italia.

I fascicoli disguidati devono essere richiesti entro 30 giorni dalla data di pubblicazione

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 1/2640 intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato Libreria dello Stato - Roma

Per gli annunzi da inserire nella "Gazzetta Ufficiale„ veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in Roma, via XX Settembre (Palazzo del Ministero delle Finanze); via del Corso n. 234 (angolo via Marco Minghetti n. 23-24); in MILANO, Galleria Vittorio Emanuele n. 3; in NAPOLI, via Chiaia n. 5; in FIRENZE, via Cavour n. 46 r; in TORINO, via Roma n. 80 (Salone "La Stampa„) e presso le Librerie depositarie di tutti i Capoluoghi di Provincia.

Le inserzioni nella Parte II della « Gazzetta Ufficiale » si ricevono in Roma - presso la Libreria dello Stato (Ufficio inserzioni - via XX Settembre - Palazzo del Ministero delle Finanze). Le Agenzie della Libreria dello Stato in: Milano, Galleria Vittorio Emanuele n. 3 - Firenze, via Cavour n. 46r - Napoli, via Chiaia n. 5 - Torino, via Roma n. 80 (Salone "La Stampa„) sono autorizzate ad accettare solamente gli avvisi consegnati a mano ed accompagnati dal relativo importo.

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

1956

LEGGE 16 marzo 1956, n. 371.
Adesione agli Accordi internazionali in materia di circolazione stradale, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione Pag. 1664

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 372.
Riconoscimento, agli effetti civili, della elevazione in parrocchia della Curazia autonoma dell'Assunzione della B. M. V., in località Mechel del comune di Cles (Trento). Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 373.
Riconoscimento, agli effetti civili, dell'erezione della parrocchia della Immacolata Concezione, in località Collescipoli del comune di Terni . . . Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 374.
Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale « G. Carducci », di Bologna Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 21 marzo 1956, n. 375.
Riconoscimento, agli effetti civili, dell'erezione della parrocchia di Sant'Alfonso dei Liguori, nel comune di Sarno (Salerno) Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 376.
Riconoscimento, agli effetti civili, dell'erezione della parrocchia della Divina Pastora, in località Colle Vasari del comune di Tolentino (Macerata) . . . . Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 377.
Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia di Santa Margherita V. M., in frazione Manzinello del comune di Manzano (Udine) . . . . . Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 378.
Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale « P. Paoli » di Modena . Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 379.
Riconoscimento della personalità giuridica della Casa generalizia, in Roma, della Congregazione delle Suore di San Felice da Cantalice . . . . . Pag. 1674

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 380.
Riconoscimento della personalità giuridica della Chiesa ex conventuale di Santa Chiara, in Rutigliano (Bari). Pag. 1675

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956.
Iscrizione nel quadro del naviglio militare dello Stato del dragamine « Storione » . . . . . . Pag. 1675

DECRETO MINISTERIALE 23 aprile 1956.
Approvazione di alcune condizioni particolari di polizza presentate dalla Società Italiana Vita, con sede in Milano. Pag. 1675

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

Ministero dell'agricoltura e delle foreste:
Riconoscimento giuridico del Consorzio irriguo di miglioramento fondiario del Vaprio, con sede nel comune di Castelleone (Cremona) . . . . Pag. 1675

Sclassificazione ed alienazione di suolo tratturale sito in comune di Corato Pag. 1675

Ministero del tesoro:

Consegna dei buoni del Tesoro novennali 5 % (1965) al portatore Pag. 1675

Media dei cambi Pag. 1675

CONCORSI ED ESAMI

Presidenza del Consiglio dei Ministri - Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica: Concorso per il conferimento di farmacie riservato ai farmacisti perseguitati politici Pag. 1676

Prefettura di Taranto: Variante alla graduatoria dei vincitori del concorso a posti di medico condotto vacanti nella provincia di Taranto Pag. 1678

Prefettura di Caltanissetta: Variante alla graduatoria dei vincitori del concorso a posti di veterinario condotto vacanti nella provincia di Caltanissetta Pag. 1678

Prefettura di Ascoli Piceno: Variante alla graduatoria dei vincitori del concorso a posti di veterinario condotto vacanti nella provincia di Ascoli Piceno Pag. 1678

SUPPLEMENTI ORDINARI

SUPPLEMENTO ALLA « GAZZETTA UFFICIALE » N. 117 DEL 14 MAGGIO 1956:

MINISTERO DELL'INTERNO

Ruoli di anzianità dei segretari provinciali e comunali al 1° gennaio 1956.

(1537-1538)

LEGGI E DECRETI

LEGGE 16 marzo 1956, n. 371.

Adesione agli Accordi internazionali in materia di circolazione stradale, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Governo della Repubblica è autorizzato ad aderire ai seguenti Accordi internazionali, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950:

Accordo europeo che integra la Convenzione sulla circolazione stradale e il Protocollo relativo alla segnalazione stradale, conclusi a Ginevra il 19 settembre 1949;

Accordo europeo per l'applicazione dell'art. 23 della Convenzione sulla circolazione stradale concluso a Ginevra il 19 settembre 1949 concernente le dimensioni ed il peso dei veicoli ammessi a circolare su determinate strade degli Stati contraenti;

Dichiarazione sulla costruzione di grandi strade di traffico internazionale.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data ai suddetti Accordi internazionali a decorrere dalla loro entrata in vigore.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 16 marzo 1956

GRONCHI

SEGNI — MARTINO — ANGELINI — ROMITA

Visto, *il Guardasigilli:* MORO

Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière, signés à Genève le 19 septembre 1949.

Article premier

Les soussignés, dûment autorisés, se sont mis d'accord pour compléter la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949 sur les points suivants:

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Ad article 9

Tout véhicule peut laisser les refuges à sa droite ou à sa gauche à l'exception des cas:

1) où une flèche apposée sur le refuge impose le passage sur l'un des côtés du refuge;

2) où le refuge est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation, le véhicule devant alors laisser le refuge à sa gauche dans les pays où le sens de la circulation est à droite ou à sa droite dans les pays où le sens de la circulation est à gauche.

Ad article 24

1. Les permis de conduire délivrés aux invalides et qui comportent une mention précisant qu'ils ne sont valables que pour des véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de l'invalidité, constituent une catégorie de permis au sens du paragraphe 1 de l'article 24.

2. Cette mention devra comporter, à l'encre rouge, le mot « RESTREINT » ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule aménagé pour l'invalidité du conducteur.

Ad annexe 1

Les cycles pourvus de moteur auxiliaire ne sont pas considérés comme des automobiles à condition qu'ils aient les caractéristiques normales du cycle quant à leurs possibilités d'emploi.

PROTOCOLE RELATIF À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Ad article 5

a) Les symboles visés au paragraphe 1 de l'article 5 seront internationalement adoptés.

b) Des indications supplémentaires ne seront tolérées que pour faciliter l'interprétation du signal ou en préciser la signification.

c) Avant la communication au Secrétaire général des Nations Unies, telle qu'elle est prévue au paragraphe 5, les Parties Contractantes s'engagent à soumettre à un comité, qui sera constitué sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou d'un autre organisme qui viendrait à lui être substitué et dans lequel elles seront représentées, les symboles nouveaux qu'elles ont l'intention de créer, en vue d'arriver à un accord préalable.

Ad article 19

Les limites des chantiers seront signalées par des barrières peintes de bandes alternées blanches et rouges et, en outre, de nuit, par des lanternes ou dispositifs réfléchissants rouges.

Ad article 25

Le symbole prévu à l'article 25, paragraphe 1, sera obligatoirement employé dans le signal « AUTRES DANGERS ».

Ad article 26

Le triangle rouge évidé ne sera pas employé pour l'indication des divers dangers énumérés aux articles 12 à 25.

Ad article 33

Le mot « STOP » figurera obligatoirement dans le signal « ARRET A L'INTERSECTION ».

Ad article 53

1. Le feu rouge doit toujours être placé en haut et le feu vert en bas.

2. Lorsqu'un signe complémentaire est prévu pour préciser la nature des feux, indépendamment de leur position, ce signe sera constitué par une barre horizontale opaque au travers du feu rouge.

Ad article 55

a) Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires, qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats Contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

b) Le signal, composé d'une inscription blanche sur fond vert foncé, comportera la lettre *E* suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

c) Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

d) Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

Article 2

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe et Parties à la Convention sur la circulation routière ainsi qu'au Protocole relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification, seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 3

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'a dénoncé.

Article 4

1. Dès l'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole du 19 septembre 1949 visés à l'article premier, le présent Accord entrera en vigueur à condition que trois des pays Parties à cette Convention et à ce Protocole soient devenus Parties audit Accord.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

Article 5

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

Article 6

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 2, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie:

Autriche:

Belgique:
Bon F DE KERCHOVE

Bulgarie:

Biélorussie:

Tchécoslovaquie:
Danemark:

Egypte:

Finlande:

France:
M. LOUËT

Grèce:

Hongrie:

Islande:

Irak:

Irlande:

Israël:

Italie:

Royaume Hachémite du Jordan:

Liban:

Luxembourg:
R. LOGELIN

Pays-Bas:
Sous réserve de ratification
J. OYEVAAR

Norvège:

Pologne:

Portugal:

Roumanie:

Suède:

Suisse:

Syrie:

Turquie:

Ukraine:

Union des Républiques socialistes soviétiques:

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Yougoslavie:
Ind. ZIVORAD DJUKIĆ

Visto, d'ordine del Presidente della Repubblica

Il Ministro per gli affari esteri
MARTINO

Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes.

Les Parties Contractantes,

Réunies sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe à Genève,

Désireuses de développer et d'intensifier, dans la plus grande mesure compatible avec les exigences de la sécurité routière, la circulation des véhicules sur les routes dont elles ont le droit de réglementer l'usage,

Considérant que l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 prévoit la conclusion d'accords régionaux désignant certaines routes des Parties Contractantes, sur lesquelles sont admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima n'excèdent pas les chiffres fixés à l'annexe 7 de ladite Convention,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article premier

Les routes désignées par les Parties Contractantes à l'annexe au présent Accord seront ouvertes à la circulation des véhicules dont les dimensions et poids maxima autorisés, à vide, ou en charge, sous réserve qu'aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge déclarée admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation, ne dépassent pas les dimensions et poids maxima prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

Article 2

1. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle exclut, pendant une période limitée ou illimitée, telle ou telle route designée à l'annexe ci-jointe, de l'application du présent Accord.

2. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle désigne une nouvelle route autre que celles désignées à l'annexe ci-jointe sur laquelle seront admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima, à vide ou en charge, ne dépassent pas les dimensions et poids maxima prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

3. Le Secrétaire général portera à la connaissance des autres Parties Contractantes les notifications visées ci-dessus.

Article 3

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification, seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 de cet article.

Article 4

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'aura dénoncé.

Article 5

1. Le présent Accord entrera en vigueur lorsque trois des pays visés à l'article 3, paragraphe 1, ci-dessus, en seront devenus Parties Contractantes.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

Article 6

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

Article 7

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 3, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie:
Autriche:
Belgique:
Bon F. de Kerchove
Bulgarie:
Biélorussie:
Tchécoslovaquie:
Danemark:
Egypte:
Finlande:
France:
M. Louët
Grèce:
Hongrie:
Islande:
Irak:
Irlande:
Israël:
Italie:
Royaume Hachémite du Jordan:
Liban:
Luxembourg:
R. Logelin
Pays-Bas:
Sous réserve de ratification
J. Oyevaar
Norvège:
Pologne:
Portugal:
Roumanie:
Suède:
Suisse:
Syrie:
Turquie:
Ukraine:
Union des Républiques socialistes soviétiques:
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Yougoslavie:
Ing. Zivorad Djukič

Visto, d'ordine del Presidente della Repubblica

Il Ministro per gli affari esteri
Martino

Annexe

Routes ouvertes à la circulation des véhicules dont les dimensions et poids maxima ne dépassent pas ceux prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949

LUXEMBOURG

Routes		Km.
1	Luxembourg Trèves	33,788
2	Luxembourg Remich	22,813
3	Luxembourg Thionville	13,355
4	Luxembourg Esch	19,655
5	Luxembourg Longwy	25,027
6	Luxembourg Arlon	18,118
7	Luxembourg Diekirch	36,187
8	Mersch Arlon	21,000
9	Mersch Larochette	10,398
10	Remich Grevenmacher, dite route de la Moselle	27,492
11	Luxembourg Echternach	33,364
12	Luxembourg St. Vith, dite route du nord	88,900
13	Bous Windhof, dite route des 3 cantons	41,450
14	Diekirch Grevenmacher	32,575
15	Ettelbruck Bastogne	30,720
16	Diekirch Stavelot	44,100
17	Diekirch Vianden	11,024
18	Marbourg Antoniushof	13,470
19	Diekirch Wasserbillig, dite route de la Sûre	49,118
20	Cruchten Medernsch	5,500
21	Feulen Grosbous	6,826
22	Arlon Colmar, dite route de l'Attert	27,760
23	Reichlange Martelange	19,300
24	Useldange Oberpallen	11,820
25	Wiltz -Kautenbach	10,240
26	Mersch - Colmar, dite route du Rost	8,370
27	Ettelbruck Friedhof	5,253
28	Allerborn Bastogne	2.174
29	Wiltz Nothumb	4,550
30	Sandweiler Bous, l'ancienne route de Remich	10,980
31	Ehlerange Bascharage	6.715
32	Pétange Athus	2,830
33	Rodange Athus	0,370
	Total	695.242

YOUGOSLAVIE

Routes		Km.
1	Horgoč Subotica Belgrade Kragujevac	326
4	Jesonice Liubliana	58
	Liubliana Rudnik	4
	Zagreb Belgrade	387
	Belgrade Pančevo	16
5	Trieste Planina	58
	Vrhnika Liubliana Domžale	39
	Zale Maribor St. Ilj	87
6	Sušak Mrzlo Vodice	34
	Karlovac - Zagreb	60
	Zagreb Cakovec	89
	Total	1.158

Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international

Les soussignés, dûment autorisés,

Réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

Conscients de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. Déclarent qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.

2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre *A* de l'annexe II ci-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre *B* de ladite annexe.

3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.

4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.

6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.

7. L'original de la présente déclaration serà déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.

8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie:

Autriche:

Belgique:

Bon F. DE KERCHOVE

Bulgarie:

Biélorussie:

Tchécoslovaquie:

Danemark:

Egypte:

Finlande:

France:

A. RUMPLER

Grèce:

Hongrie:

Islande:

Irak:

Irlande:

Israël:

Italie:

Royaume Hachémite du Jordan:

Liban:

Luxembourg:

R. LOGELIN

Pays-Bas:

J. OYEVAAR, sous réserve de ratification

Norvège:

Pologne:

Portugal:

Roumanie:

Suède:

Suisse:

Syrie:

Turquie:

Ukraine:

Union des Républiques socialistes soviétiques:

Royaume-Uni:

A. E. M. WALTER

Yougoslavie:

Visto, d'ordine del Presidente della Repubblica

Il Ministro per gli affari esteri
MARTINO

ANNEXE I

Liste et numeros des routes du réseau international

A. — GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

E1 Londres Paris Nice Rome Palerme:

Londres Southampton (bateau jusqu'au Havre).

Le Havre Paris Sens Avallon Chagny Mâcon - Lyon Valence Bollène Aix-en-Provence St. Raphaël Nice Vintimille Savone Gênes La Spezia - Apuania Migliarino Pise Livourne Rome Ponte-Garigliano Via Domiziana Naples Pompéi Salerne Catanzaro Reggio de Calabre (ferry de Villa-San-Giovanni et de Reggio de Calabre jusqu'à Messine).

Messine - Palerme.

E2 Londres Lausanne Milan Brindisi:

Londres Folkestone Douvres (ferry jusqu'à Calais).

Calais Laon Reims Vitry-le-François St. Dizier Dijon Dôle Vallorbe Lausanne Martigny Simplon Arona Milan Plaisance Parme Modène - Bologne Forlì Cesena Rimini Ancône Pescara - Foggia Bari Brindisi.

E3 Lisbonne - Paris Stockholm:

Lisbonne V. Franca de Xira Coïmbra Celorico da Beira Vilar Formoso.

Hendaye Bordeaux Tours Paris Lille Courtrai Gand Anvers Hechtel Venlo Oberhausen Hamm Bielefeld Oynhausen Hanovre Hambourg Neumunster Schleswig Flensbourg Kolding Vejle Frederikshavn (ferry jusqu'à Gothembourg et Larvik, bateau jusqu'à Oslo).

Gothembourg Orebro Arboga Södertälje Stockholm.

E4 Lisbonne Berne Copenhague - Stockholm Helsinki:

(Lisbonne) Cacilhas Pegoes - Elvas.

Le Perthus Narbonne Nîmes Montélimar Valence Chambéry Genève Nyon Lausanne Berne Olten Bâle Carlsruhe Mannheim Francfort-sur-le-Mein Giessen Hersfeld Cassel Göttingue Northeim Hanovre Hambourg Lubeck Fehmarn Vordingborg Köge Copenhague Elseneur (ferry jusqu'à Hälsingborg).

Hälsingborg Värnamo Jonköping Linkoping Norrköping Södertälje Stockholm Upsal Gävle Hamrange Söderhamn Sundsvall Umea Haparanda Tornio Vaase Tampere Helsinki.

E5 Londres Vienne Budapest Belgrade Alexandroupolis:

Londres Folkestone Douvres (ferry jusqu'à Calais et Ostende).

Calais Ostende Gand Bruxelles St. Trond Liège Aix la-Chapelle Cologne Francfort-sur-le-Mein Aschaffenbourg Wurtzbourg Nuremberg Ratisbonne Straubing Passau Linz Melk Vienne Nickelsdorf Gyor Budapest Szeged Belgrade Gevgeli Salonique Cavalla Alexandroupolis.

E6 Rome Berlin Oslo Skibotten:

Rome Sienne Florence Pistoia Bologne Modène Vérone Trente Bolzano Brenner Innsbruck Griessen - Munich - Nuremberg - Hof - Leipzig - Berlin Neubrandebourg Stralsund Sassnitz (ferry jusqu'à Trälleborg).

Trälleborg Malmö Hälsingborg Falkenberg Gothembourg Uddevalla Svinesund Moss Oslo Eidsvoll Hamar Otta Dombas Trondhjem Levanger Narvik Skibotten.

E7 Rome Vienne Varsovie:

Rome Orte Pérouse Cesena Forlì Bologne Ferrare Padoue Mestre Cervignano Udine Tarvis Villach Bruck Vienne Drasenhoffen Brno Olomouc C. Tesin Cracovie Radom Varsovie.

E8 Londres La Haye Berlin - Varsovie (URSS)

Londres Colchester Harwich (ferry jusqu'à Hoek-van-Holland et Anvers, bateau jusqu'à Esbjerg).

Hoek van Holland La Haye Gouda Utrecht Amersfoort Oldenzaal Osnabruck Oynhausen Hanovre Magdebourg Berlin Poznan Krosniewice Lowicz Varsovie (URSS).

E9 Amsterdam La Haye Bâle Gênes:

Amsterdam Utrecht Eindhoven Maestricht Liège Bastogne Arlon Luxembourg Metz Sarrebourg Strasbourg Mulhouse Bâle Olten Lucerne Arth Andermatt Lugano Chiasso Côme Milan Casteggio Tortona Serravalle Gênes.

E10 Paris Bruxelles La Haye Amsterdam:

Paris Bapaume Cambrai Mons Bruxelles Anvers Bréda Rotterdam La Haye Amsterdam.

E11 Paris Salzbourg:

Paris Vitry-le-François St. Dizier Ligny-en-Barrois Nancy Sarrebourg Strasbourg Carlsruhe - Stuttgart - Augsbourg Munich - Rosenheim Salzbourg.

E12 (Paris) Prague - Varsovie - (Leningrad et Moscou):

(Paris) Ligny-en-Barrois - Metz - Sarrebruck - Mannheim Heilbronn Schwäb. Hall - Nuremberg Neustadt Pilsen Prague Hradec Kralove Nachod Klodzko Wroclaw Lodz Lowicz Varsovie Biélostok (URSS Leningrad et Moscou).

E13 Lyon Venise:

Lyon Chambéry Modane Turin Milan Brescia Vérone Vicence Padoue Mestre Venise.

E14 Trieste Prague Szczecin:

Trieste Ronchi Udine Tarvis Villach Salzbourg Linz Tabor Prague Mlada Boleslav - Jablonec Novy Svet Jelenia Gora Szczecin.

E15 Hambourg Berlin Prague (Budapest):

Hambourg Perleberg - Berlin Dresde Cinvald - Prague Brno Breclav Bratislava (Budapest).

E16 Bratislava Gdynia:

Bratislava Zilina C. Tesin Cattowitz Piotrkow Lodz Swiecie Gdansk Gdynia.

E17 Chagny Salzbourg:

Chagny Dijon Belfort Bâle Olten Zurich - Winterthur St. Gall St. Margrethen - Innsbruck - Wörgl Salzbourg.

E18 Stavanger Oslo Stockholm:

Stavanger Egersund Kristiansund Larvik Horten Drammen Oslo Orje - Karlstad Orebro - Arboga Linköping Enköping Stockholm.

E19 (Albanie) Jánina Corinthe:

(Albanie) - Janina - Arta - Agrinion Antirion - Rion Corinthe.

E20 Koritza Sofia:

Koritza Florina Vevi Edessa Salonique Seres Sofia.

E21 Aoste Turin Savone et Gênes.

E21a Martigny Grand St. Bernard Aoste.

E21b Genève Bonneville Mt. Blanc Aoste.

E22 Berlin Wroclaw Cattowitz Cracovie Rzeszow Przemysl (URSS).

B. — Embranchements et rocades

E31 Londres St. Albans Northampton Doncaster Scotch-Corner Carlisle Abington Glasgow.

E32 Abington Edimbourg.

E33 Northampton Coventry Cannock Warrington Liverpool.

E34 Cannock Shrewsbury Corwen Holyhead.

E35 Amsterdam Amersfoort Zwolle Groningue Winschoten Oldenbourg Brême Hambourg.

E36 Hoek van Holland Rotterdam Gouda Utrecht Arnhem Oberhausen Cologne.

E37 Bréda Goringhem (Utrecht).

E38 Bréda : Eindhoven.

E39 Hechtel Heerlen - Aix-la-Chapelle.

E40 Bruxelles Namur - Bastogne.

E41 (Calais) - Valenciennes - Mons Charleroi Namur Liège.

E42 Sarrebruck - Luxembourg - Echternach - (Cologne).

E43 Avallon Dijon.

E44 Belfort Mulhouse.

E45 Dôle Nyon.

E46 Lyon - Ambérieu - Genève.

E47 Aix-en-Provence - Marseille.

E48 Nîmes Marseille.

E49 Bordeaux Toulouse Narbonne.

E50 Porto Coïmbra.

E51 Albergaria - Vizeu - Celorico da Beira.

E52 V. Franca de Xira - (Elvas).

E53 Torino Asti Alessandria - Tortona.

E54 Casteggio Plaisance.

E55 (Pise) Migliarino - Pistoia.

E56 Ponte-Garigliano - Caserte - Foggia.

E57 Naples - Arienzo.

E58 Bari - Tarente.

E59 Messine - Syracuse.

E60 Arth - Zurich.

E61 St. Margrethen - Bregenz - Lindau - Munich.

E62 Hof Chemnitz Leipzig - Halle - Magdebourg.

E63 Hamm Cassel - Herleshausen - Erfurt Chemnitz Dresde.

E64 (Berlin) Neubrandebourg - Rostock - Warnemunde (ferry jusqu'à Gedser).
Gedser - Nyköbing Vordingborg Copenhague.

E65 Lubeck Rostock - Stralsund.

E66 Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg (ferry jusqu'à Korsör).
Korsör Copenhague (ferry jusqu'à Malmö).

E67 Vejle Middelfart.

E68 Bergen Gudvangen - Loerdalsören - Tyin - Fagernes Oslo.

E69 Aalesund - Andalsnes Dombas.

E70 Winterthur Schaffhouse Donaueschingen - Tubingue Stuttgart - Heilbronn Schwab. Hall - Wurtzbourg Fulda Hersfeld - Herleshausen.

E71 Hanovre Brême - Bremerhaven.

E72 Oldenzaal - Lingen Brême.

E73 Cologne Hamm.

E74 Berlin - Szczecin.

E75 Levanger Sandvika Brunflo - Hamrange.

E76 Brunflo - Sundsvall.

E77 Skibotten - Kilpisjärvi - Karesuando - Haparanda.

E78 Haparanda - Kilpisjärvi.

E79 Tornio - Rovaniemi Virtaniemi.

E80 Turku (Abo) - Helsinki Lappeenranta (Viipuri).

E81 Tczew Malbork Grudziadz Varsovie Lublin (URSS).

E82 Piotrkow - Varsovie.

E83 Jelenia Gora - Wroclaw - Poznan - Swiecie - Grudziadz.

E84 (*Prague*) - Jihlava Znojmo Vienne.

E85 Olomouc Zilina Presov Kosice (URSS).

E86 Wörgl Rosenheim.

E87 Janina Trikkala - Larissa - Volos.

E88 (Janina) Preveza.

E89 Rion Patras.

E90 Vevi Kozani.

E91 Cervignano Ronchi.

E92 (Salonique - St. Athanasios) - Verria Kozani Larissa Lamia - Athènes Corinthe Argos Kalamai.

ANNEXE II

Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

A. — CARACTÉRISTIQUES DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. *Généralités*

1. Les caractéristiques fondamentales des grandes routes de trafic international, désignées ci-après « routes internationales », s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires, aux parties de ces routes situées dans les agglomérations.

2. *Densité de la circulation*

Les routes doivent être construites en fonction de la densité de la circulation. En vue de déterminer cette densité, la trentième heure de pointe, c'est-à-dire le débit horaire à atteindre pendant au moins trente heures au cours de l'année, servira de base.

II. *Routes*

1. *Chaussées et leur largeur*

Les routes internationales rentreront dans l'une des catégories suivantes:

a) *Catégorie 1*: routes ayant une chaussée de 7 m. de large, à deux voies de circulation de 3,5 m., étant entendu que cette dimension pourra être ramenée exceptionnellement à 6 m. pour les routes des régions montagneuses.

Sur les routes de cette catégorie où le trafic est mixte, le volume maximum autorisé ne devrait pas dépasser 600 véhicules par heure, étant entendu qu'une augmentation raisonnable de ce chiffre est permise pour les routes exclusivement réservées à la circulation automobile ou pour les routes dont l'aménagement se heurterait à des difficultés spéciales.

Le chiffre de 600 véhicules par heure repose sur l'hypothèse que la vitesse maximum d'écoulement serait de 55 km. pendant l'heure de pointe considérée. Il s'applique à un trafic ne comportant pas un trop grand nombre de véhicules lourds ou lents. Si la vitesse du débit des véhicules augmentait pendant les heures de pointe, le chiffre de 600 véhicules devrait être réduit en conséquence.

b) *Catégorie II:* routes à deux chaussées, chacune large de 7 m., au moins, séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, ainsi que des bas côtés stabilisés si nécessaire.

En principe, il y aura lieu de construire des routes de la catégorie II lorsque la densité du trafic excède le chiffre indiqué au paragraphe 1, *a*).

c) *Catégorie III* (provisoire): en tenant compte de considérations topographiques, économiques et financières, il sera nécessaire d'admettre, à titre provisoire, des routes à trois voies de circulation, d'une largeur de 10,5 m., exceptionnellement de 9 m. Les trois voies devront être clairement indiquées sur ces routes, sauf dans les virages et au sommet des côtes où la circulation doit, si besoin est, être canalisée en deux voies munies de démarcations.

2. *Bombements dans les sections rectilignes*

Le profil en travers de la chaussée sera constitué par un ou deux plans. Quand ce profil se composera de deux plans, on pourra les raccorder sur l'axe de la route par une courbe sur une distance de 2 m. au plus. Dans les sections rectilignes de la route, l'inclinaison des plans devra être aussi faible que le permet l'évacuation rapide des eaux en tenant compte à la fois de la pente longitudinale et de la rugosité de la surface. Cette inclinaison sera au maximum de 3 pour 100, sauf dans les caniveaux où elle pourra être portée à 4 pour 100.

3. *Pistes pour cyclistes et piétons*

En plus des chaussées, des pistes spéciales pour la circulation des cyclistes et des piétons devront être aménagées lorsque la densité de cette circulation ou de tous autres types de circulation l'exige.

4. *Pentes*

Il convient de distinguer le cas d'une route internationale en plaine ou en pays peu accidenté de celui d'une route internationale en pays montagneux.

Dans le premier cas, la pente ne devrait pas dépasser en général 5 pour 100, chiffre qui peut exceptionnellement être porté à 6 pour 100 sur de courts tronçons.

Dans le second cas, la pente ne devrait pas dépasser 8 pour 100, chiffre qui peut être exceptionnellement porté à 10 pour 100.

5. *Tracé*

Une même route devrait être décomposée, quant au tracé, en sections successives, suffisamment longues, individuellement assez homogènes pour que chacune soit caractérisée par des normes essentielles déterminées.

Le tracé d'ensemble doit être établi de manière que le passage des caractéristiques d'une section à celles des sections voisines se fasse, s'il n'a pas lieu en un point géographique bien défini, une ville importante par exemple, sur une zone restreinte et avec une certaine progressivité surtout en matière de rayons de courbure des virages.

On distingue trois classes de sections:

Première classe

Cas d'un tracé en terrain facile ou peu accidenté, avec quelques agglomérations et croisements pouvant nécessiter une certaine attention.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche: de 100 à 120 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 500 m.; minimum 300 m.

Distance de visibilité (1): normale 230 m.; minimum 150 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 5.000 m.; minimum 2.500 m.

Deuxième classe

Cas d'un tracé en pays accidenté, assez vallonné, où le rayon minimum de 300 m. n'est pas susceptible d'être admis en raison de l'importance des dépenses qu'entraînerait son adoption.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 80 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 300 m.; minimum 200 m.

Distance de visibilité (1): normale 150 m.; minimum 110 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 2.500 m. minimum 1.200 m.

Troisième classe

Cas d'un tracé dans une région particulièrement difficile, par exemple en pays de montagne.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 60 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 200 m.; minimum 100 m.

Distance de visibilité (1): normale 110 m.; minimum 60 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 1.000 m.; minimum 400 m.

I est entendu que, dans le cas de traversée d'un pays particulièrement difficile, il pourra être admis pour des sections exceptionnelles des rayons et des distances de visibilité inférieurs à ceux qui résultent du tableau précédent. Une condition devra néanmoins être toujours observée; c'est celle de la possibilité pour deux véhicules des plus grandes dimensions admises de se croiser dans les courbes du plus petit rayon.

Les caractéristiques des trois classes sont résumées dans le tableau suivant:

Désignation de la classe	Vitesse de marche en km/h	Rayon de courbure en plan	
		Normal	Minimum
1ère	100/120	500	300
2ème	80	300	200
3ème	60	200	100

Il est entendu que l'expression « rayon de courbure normal » s'entend du minimum à adopter normalement pour les rayons de courbure, le chiffre indiqué comme « rayon de courbure minimum » étant celui au-dessous duquel il convient de ne jamais descendre.

Les rayons de courbure du profil en long dans les parties basses ou vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

---

(1) C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'œil est à 1,35 m. au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m. d'épaisseur placé sur cette chaussée.

6. *Dévers*

Pour les virages dont le rayon est inférieur à un chiffre à fixer suivant les conditions locales, et qui paraît devoir varier entre 1.500 et 1.000 m., la chaussée doit être relevée. L'importance du dévers à donner dépend à la fois de la vitesse de la circulation, du rayon du virage et de la rugosité de la chaussée.

Pour les routes qui ne risquent pas d'être glacées en hiver, un maximum de dévers de 10 pour 100 dans les virages à petit rayon paraît pouvoir être admis.

7. *Surlargeur*

Une surlargeur est à prévoir dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions, en cas de croisement ou de dépassement.

8. *Charge portante*

Toutes les routes devraient être construites de manière à assurer dans les conditions de sécurité raisonnablement satisfaisantes la circulation de véhicules du poids maximum autorisé.

9. *Revêtement des routes*

Les routes du réseau devraient être munies d'un revêtement tel qu'elles ne soient pas poussiéreuses et qu'elles soient unies, mais non dérapantes.

10. *Stationnement*

Des aires de stationnement situées en dehors de la chaussée devraient être prévues pour des autobus et des voitures là où cela est nécessaire. Les arrêts d'autobus devraient être échelonnés.

Distance de visibilité au voisinage des sommets		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets	
Normal	Minimum	Normal	Minimum
230	150	5.000	2.500
150	110	2.500	1.200
110	60	1.000	400

11. *Eclairage du réseau*

Les parties du réseau qui constituent des voies d'accès principales aux agglomérations importantes ou qui les traversent et sur lesquelles se fait, pendant les heures d'obscurité, un trafic général important, comprenant des piétons, devra en être éclairées de façon à fournir une ample marge de sécurité à tous les usagers de la route sans obliger les véhicules à moteur à faire usage de leurs phares.

III. *Facilité d'accès et de croisement*

1. *Suppression des croisements*

Il y a lieu de supprimer les croisements et tous les accès à la route qui ne sont pas strictement nécessaires. Si ceci n'est pas possible pour les routes existantes, on doit tout au moins chercher à le réaliser pour les routes nouvelles en détournant la circulation locale vers des routes voisines. Il est souhaitable que, dans chaque pays, des textes législatifs facilitent cette mesure.

2. *Croisements à niveaux différents*

Si la suppression des croisements n'est pas possible, la situation des lieux permettra souvent d'éviter sans frais excessifs un croisement à niveau au moyen d'un viaduc ou d'un passage inférieur sans raccordement entre les deux routes.

Pour le cas où le croisement avec une autre voie importante apparaît inévitable, il sera justifié, lors de la construction d'une route nouvelle, d'aménager des passages à ces niveaux différents lorsque le produit des débits journaliers moyens des deux voies dépassera 3 millions.

Dans le cas de routes existantes, si le produit des débits moyens journaliers des deux voies dépasse 3 millions, il y a lieu d'examiner s'il convient d'aménager des croisements à des niveaux différents.

Pour les croisements à des niveaux différents munis de raccordements, il est important pour la circulation sur la route internationale que les véhicules quittent cette route et y accèdent du côté droit (1); de la sorte, on supprime sur les voies principales l'intersection des trajectoires des véhicules.

3. *Croisements à niveau*

En cas de croisement à niveau, il faudra éviter que les véhicules venant de la route croisée puissent traverser la chaussée de la route internationale à une vitesse trop grande ou, éventuellement, qu'ils puissent croiser sans avoir manqué l'arrêt. S'il est procédé à une déviation des voies adjacentes, on devra, pour que le trafic adjacent puisse traverser la route internationale sans l'emprunter, éviter que les débouchés de ces voies adjacentes soient disposés en quinconce.

Il y a lieu de noter l'importance qu'il y aurait à dédoubler la chaussée de la route internationale dans les croisements importants de façon à éviter que les conducteurs, quittant la route internationale pour tourner à gauche (1), soient forcés de faire halte sur la chaussée principale en attendant le passage d'un véhicule venant de la direction opposée.

Les carrefours giratoires et les croisements à signaux lumineux engendrent des pertes de temps ils sont en outre des sources de fatigue. Il y a donc lieu de les éviter dans toute la mesure du possible sur les itinéraires internationaux.

Bandes de ralentissement et d'accélération

Aux croisements à niveau en rase campagne et aux traversées de chemins où l'on peut quitter la route internationale, il est désirable, partout où ce sera réalisable, de construire le long de la chaussée des bandes de ralentissement marquées de façon bien distincte, par exemple par une couleur différente de la chaussée, d'une largeur d'environ 3 m. et d'une longueur de 50 à 100 m. Ces bandes permettront à un conducteur de quitter la voie principale avant de ralentir, laissant la route ouverte à la circulation rapide et évitant de cette façon le danger d'une collision.

Des bandes analogues sont à recommander pour les véhicules qui entrent sur la route internationale Elles permettent aux conducteurs d'atteindre une vitesse suffisante avant de se mêler au trafic de l'itinéraire.

Triangles de visibilité

Pour les croisements à niveau, il y aurait lieu de dégager des triangles de visibilité dont les dimensions dépendent des vitesses à prévoir sur chaque route. S'il n'y a pas de limite de vitesse sur l'itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d'environ 150 m. le long de la route internationale et d'environ 50 m. le long d'autres routes.

(1) Dans les pays où l'on circule à droite.

4. *Passages à niveau*

La règle est que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. En conséquence, les routes internationales nouvelles ne doivent comporter aucun passage à niveau. Sur les routes internationales existantes, les passages à niveau doivent être supprimés aussi rapidement que possible lorsqu'ils constituent une gêne appréciable pour la circulation ou, alors même que cette condition n'est pas remplie, lorsqu'en raison de leur situation, ils constituent un danger particulier pour la circulation.

IV *Evitement des villes et des villages et construction le long des routes*

1. *Evitement*

Les routes internationales devront contourner les zones construites sauf lorsqu'il s'agit d'un petit village et d'une circulation relativement peu importante ou lorsque la route existante est d'une largeur et d'un tracé relativement satisfaisants ou peut aisément être aménagée de manière à comporter l'un et l'autre.

Des voies d'accès et de sortie devraient être établies pour les principaux centres.

2. *Trafic direct par voies express*

Les grandes agglomérations urbaines seront contournées lorsque le trafic direct le justifiera. Si l'on préfère une autre solution, on établira des voies express pour trafic direct qui les traverseront.

3. *Construction le long des routes*

La construction le long des voies d'évitement et des voies express avec accès direct de l'immeuble à ces voies ne sera pas autorisée sur ces routes.

4. *Accès sur les voies d'évitement et les voies express*

L'accès aux voies d'évitement et aux voies express ne se fera qu'à des points spécialement désignés et spécialement aménagés.

V *Ponts, tunnels, galeries, etc.*

1. *Largeur*

Sur les ponts et aux abords des ponts, la largeur de la chaussée ou des chaussées et de la piste distincte ou des pistes distinctes aménagées pour les cyclistes et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu'il n'existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l'utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

2. *Hauteur libre*

La hauteur libre minimum pour les constructions au-dessus des routes sera de 4,5 m. sauf dans le cas de constructions actuelles et de constructions nouvelles pour lesquelles le fait de prévoir une telle hauteur libre entraînerait des difficultés ou charges exceptionnelles, auquel cas la hauteur minimum serait réduite à 4,2 m.

Là où la hauteur libre au-dessus de la route est inférieure à 4,5 m., il sera fait usage du signal approprié.

3. *Charge portante*

La charge portante des ponts sur tout le réseau devra être au moins suffisante pour assurer, dans les conditions habituelles de sécurité admises par chaque gouvernement, le passage de véhicules ayant les dimensions et poids maxima autorisés.

VI. *Architecture paysagiste*

1. Il y a lieu d'établir avec tout le soin nécessaire le dessin des routes du réseau, de manière que le tracé assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes seront interdits.

B. — Services auxiliaires

1. *Franchissement des frontières*

Il devra exister aux frontières des installations routières suffisantes pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y aurait lieu de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est nécessaire, des postes-frontière combinés.

2. *Garages et autres installations*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation appropriée de garages et d'ateliers, espacés convenablement le long du réseau, en particulier dans les régions les moins développées, et également de locaux pour le repos et les repas.

Ces installations devraient être d'accès facile pour les usagers de la route et d'autre part, ne devraient constituer, en aucune façon, une gêne pour le trafic.

3. *Services de secours routiers*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation de postes standardisés de premiers secours, à intervalles rapprochés le long des routes internationales, possédant le personnel et l'équipement nécessaires, d'après les recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge.

4. *Télécommunications*

Les routes internationales devraient être munies à intervalles réguliers de cabines téléphoniques comportant des instructions en plusieurs langues, destinées aux usagers.

Annexe III

Signal indiquant les grandes routes de trafic international

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

2. Ce signal se composera de la lettre « E » suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.

4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 372.

Riconoscimento, agli effetti civili, della elevazione in parrocchia della Curazia autonoma dell'Assunzione della B. M. V., in località Mechel del comune di Cles (Trento).

N. 372. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinario diocesano di Trento in data 22 dicembre 1943, integrato con due postille rispettivamente del 22 aprile e 17 novembre 1955 e con dichiarazione del 22 aprile 1955, relativo alla elevazione in parrocchia della Curazia autonoma dell'Assunzione della B. M. V., in località Mechel del comune di Cles (Trento).

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 26 *aprile* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 87. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 373.

Riconoscimento, agli effetti civili, dell'erezione della parrocchia della Immacolata Concezione, in località Collescipoli del comune di Terni.

N. 373. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinario diocesano di Terni e Narni in data 7 settembre 1955, integrato con postilla e con dichiarazione di pari data, relativo alla erezione della parrocchia della Immacolata Concezione, in località Collescipoli del comune di Terni.

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 26 *aprile* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 86. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 374.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale « G. Carducci », di Bologna.

N. 374. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Scuola media statale « G. Carducci » di Bologna viene eretta in ente morale e ne viene approvato lo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 *maggio* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 111. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 21 marzo 1956, n. 375.

Riconoscimento, agli effetti civili, dell'erezione della parrocchia di Sant'Alfonso dei Liguori, nel comune di Sarno (Salerno).

N. 375. Decreto del Presidente della Repubblica 21 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinario diocesano di Cava e Sarno in data 2 agosto 1955, integrato con postilla senza data, relativo alla erezione della parrocchia di Sant'Alfonso dei Liguori, nel comune di Sarno (Salerno).

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 26 *aprile* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 88. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 376.

Riconoscimento, agli effetti civili, dell'erezione della parrocchia della Divina Pastora, in località Colle Vasari del comune di Tolentino (Macerata).

N. 376. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinario diocesano di Macerata e Tolentino in data 29 giugno 1947, integrato con postilla del 19 agosto 1955, relativo alla erezione della parrocchia della Divina Pastora, in località Colle Vasari del comune di Tolentino (Macerata), con la dote costituita da titoli di Stato al 3,50 % e al 5 % per un valore nominale complessivo di L. 14.200 ricavata dalla vendita di beni immobili oggetto del legato disposto dal sig. Giambattista Cagnaroni da Tolentino, e da un appezzamento di terreno valutato L. 960.000 oggetto della donazione disposta dal Monastero del Corpus Domini del Terzo Ordine Domenicano di Macerata.

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 30 *aprile* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 103. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 377.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia di Santa Margherita V. M., in frazione Manzinello del comune di Manzano (Udine).

N. 377. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinario diocesano di Udine in data 16 marzo 1954, integrato con dichiarazione del 29 aprile 1955, relativo alla erezione della parrocchia di Santa Margherita V M., in frazione Manzinello del comune di Manzano (Udine).

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 26 *aprile* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 85. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 378.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale « P. Paoli » di Modena.

N. 378. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Scuola media statale « P. Paoli » di Modena viene eretta in ente morale e ne viene approvato lo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 *maggio* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 112. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 379.

Riconoscimento della personalità giuridica della Casa generalizia, in Roma, della Congregazione delle Suore di San Felice da Cantalice.

N. 379. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuta la personalità giuridica della Casa generalizia, in Roma, della Congregazione delle Suore di San Felice da Cantalice.

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 *maggio* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 128. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956, n. 380.

Riconoscimento della personalità giuridica della Chiesa ex conventuale di Santa Chiara, in Rutigliano (Bari).

N. 380. Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1956, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, viene riconosciuta la personalità giuridica della Chiesa ex conventuale di Santa Chiara, in Rutigliano (Bari).

Visto, *il Guardasigilli*: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 *maggio* 1956
Atti del Governo, registro n. 97, *foglio n.* 129. — CARLOMAGNO

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 marzo 1956.

Iscrizione nel quadro del naviglio militare dello Stato del dragamine « Storione ».

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Sulla proposta del Ministro per la difesa;

Decreta:

Il dragamine « Storione » è iscritto, a decorrere dal 23 febbraio 1956, nel quadro del naviglio militare dello Stato.

Il Ministro per la difesa è incaricato della esecuzione del presente decreto che sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Dato a Roma, addì 16 marzo 1956

GRONCHI

TAVIANI

Registrato alla Corte dei conti, addì 28 *aprile* 1956
Registro n. 10 *Marina, foglio n.* 79

(2105)

DECRETO MINISTERIALE 23 aprile 1956.

Approvazione di alcune condizioni particolari di polizza presentate dalla Società Italiana Vita, con sede in Milano.

IL MINISTRO
PER L'INDUSTRIA E PER IL COMMERCIO

Visti il regio decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 e le successive disposizioni modificative ed integrative;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63, modificato con i regi decreti 4 marzo 1926, n. 519 e 22 aprile 1940, n. 469;

Vista la domanda presentata dalla Società di assicurazione « Italiana Vita » con sede in Milano intesa ad ottenere l'approvazione di alcune condizioni particolari di polizza;

Decreta:

Sono approvate, secondo il testo allegato, debitamente autenticato, le condizioni particolari di polizza presentate dalla « Italiana Vita », con sede in Milano, per le assicurazioni collettive stipulate a garanzia delle indennità dovute, a norma di legge, agli impiegati privati in caso di risoluzione del rapporto d'impiego.

Roma, addì 23 aprile 1956

p. *Il Ministro*: MICHELI

(1961)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE

Riconoscimento giuridico del Consorzio irriguo di miglioramento fondiario del Vaprio, con sede nel comune di Castelleone (Cremona).

Con decreto del Presidente della Repubblica 21 marzo 1956, registrato alla Corte dei conti il 19 aprile 1956, registro n. 10, foglio n. 230, su proposta del Ministro per l'agricoltura e le foreste, il Consorzio irriguo del Vaprio, con sede nel comune di Castelleone (Cremona), è stato riconosciuto quale Consorzio di miglioramento fondiario, ai sensi e per gli effetti del regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, sulla base territoriale di Ha. 125.92.20.

(2063)

Sclassificazione ed alienazione di suolo tratturale sito in comune di Corato

Con decreto Ministeriale in data 21 gennaio 1956, numero 64146/7020, si sono disposte, ai sensi dei regi decreti 29 dicembre 1927, n. 2801 e 16 luglio 1936, n. 1706, la sclassificazione e la alienazione al sig. Pasqua di Bisceglie Michele fu Vincenzo delle zone demaniali facenti parte del tratturo Barletta-Grumo, tronco rurale in Trani e Corato, estese complessivamente mq. 742, riportate nel catasto terreni alla particella n. 13 (parte) del foglio di mappa n. 19 ed alla particella n. 143-*i* del foglio di mappa n. 20 e nella planimetria del tratturo rispettivamente con i numeri 59-*a* e 354-*a*.

(2113)

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Consegna dei buoni del Tesoro novennali 5 % (1965) al portatore

A norma dell'art. 12 del decreto Ministeriale 21 gennaio 1956, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 19, del 24 successivo, si comunica che il 30 maggio avrà inizio la consegna dei buoni del Tesoro novennali 5 % (1965), al portatore, in cambio delle ricevute rilasciate all'atto della sottoscrizione.

Roma, addì 9 maggio 1956

Il direttore generale: SCIPIONE

(2188)

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO PORTAFOGLIO DELLO STATO

N. 108

UFFICIO ITALIANO DEI CAMBI

Cambi medi del 12 maggio 1956

1 dollaro USA	624,85
1 dollaro Can.	629,25
1 Fr. Sv. lib.	145,81
1 Kr. Dan.	90,555
1 Kr. Norv.	87,77
1 Kr. Sv.	120,575
1 Fol.	164,59
1 Fr. bel.	12,566
100 Fr. Fr.	178,25
1 Fr. Sv. acc.	143,105
1 Lst.	1756,50
1 Marco ger.	149,64

Cambi di compensazione valevoli ai sensi degli accordi esistenti

Egitto . . . . Lit. 1794,55 per una lira egiziana

CONCORSI ED ESAMI

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

ALTO COMMISSARIATO PER L'IGIENE E LA SANITÀ PUBBLICA

Concorso per il conferimento di farmacie riservato ai farmacisti perseguitati politici

L'ALTO COMMISSARIO
PER L'IGIENE E LA SANITA' PUBBLICA

Visto il proprio decreto in data 10 aprile 1954, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1954, con il quale è stato bandito il concorso per il conferimento dell'autorizzazione ad aprire ed esercitare farmacie nel territorio nazionale riservato ai farmacisti perseguitati politici ai sensi delle leggi 11 maggio 1951, n. 367, e 21 marzo 1953, n. 168;

Ritenuto di dovere stralciare dal bando di concorso alcune sedi farmaceutiche e di inserirvene altre disponibili provvedendo, in conseguenza alla riapertura del termine per la presentazione delle domande di partecipazione e della relativa documentazione;

Sentiti i prefetti per quanto concerne le nuove sedi da destinare al concorso;

Decreta:

Dal bando di concorso citato nella premessa vengono depennate le seguenti sedi farmaceutiche:

Aosta
1. Valtournanche (n. 2 del precedente bando).

Arezzo
2. Chitignano (n. 3 del precedente bando).

Bergamo
3. Bracca di Costa Serina (n. 5 del precedente bando).
4. Cenate d'Argon (n. 6 del precedente bando).
5. Taleggio (n. 8 del precedente bando).

Campobasso
6. Sesto Campano (n. 11 del precedente bando).
7. Monteroduni (n. 12 del precedente bando).
8. Castelpetroso (n. 13 del precedente bando).

Catanzaro
9. Gizzeria (n. 14 del precedente bando).

Cosenza
10. Longobardi (n. 15 del precedente bando).

La Spezia
11. Sarzana (n. 22 del precedente bando).
12. Vernazza (n. 23 del precedente bando).

Napoli
13. Napoli (Soccavo) (n. 25 del precedente bando).
14. Castellammare di Stabia (n. 26 del precedente bando).
15. Pozzuoli (n. 27 del precedente bando).

Palermo
16. Roccamena (n. 29 del precedente bando).
17. Contessa Entellina (n. 30 del precedente bando).

Pesaro
18. Borgopace (n. 33 del precedente bando).
19. Maiolo (n. 34 del precedente bando).
20. Montecapiolo (n. 35 del precedente bando).
21. Sassofeltrio (n. 36 del precedente bando).

Piacenza
22. Cerignale (n. 38 del precedente bando).

Potenza
23. Abriola (n. 41 del precedente bando).
24. Balvano (n. 42 del precedente bando).
25. Castelsaraceno (n. 43 del precedente bando).

Roma
26. Campitelli (n. 33 del precedente bando).
27. Monterotondo (n. 54 del precedente bando).

Teramo
28. Tortoreto (n. 57 del precedente bando).

Trento
29. Castello Tesino (n. 59 del precedente bando).

Art. 2.

Vengono destinate allo stesso concorso le seguenti sedi farmaceutiche:

Milano
1. Sede n. 235.
2. Sede n. 237.
3. Sede n. 241.
4. Sede n. 242.
5. San Donato Milanese (sede unica).
6. Arcore (2ª sede).

Roma
7. Sede n. 313 Vigna Clara.
8. Sede n. 317 Livorno.
9. Sede n. 323 Papira.
10. Sede n. 324 Valmelaina II.
11. Sede n. 328 Oderisi da Gubbio.

Pistoia
12. Sede istituita con decreto prefettizio n. 5727 del 27 marzo 1956.

Torino
13. Sede n. 135 (Zona borgata Parella).

Art. 3.

Per effetto di quanto disposto con i precedenti articoli le sedi farmaceutiche destinate al concorso restano così stabilite:

N.	COMUNE	Località in cui ha sede la farmacia	Tassa concessione governativa Lire	Indennità residenza Lire	Indennità avviamento Lire
	Alessandria				
1	Rivalta Bormida	farmacia Bobbio	10.000	—	690.570
	Bari				
2	Bari	VII zona « Stanic »	160.000	—	—
	Bergamo				
3	Palazzago	—	10.000	—	—
4	Villa d'Adda	—	10.000	—	—
	Bologna				
5	Monteveglio	sede unica	10.000	—	da stabilirsi
	Cuneo				
6	Vezza d'Alba	—	10.000	—	—
7	Barbaresco	—	10.000	—	—
8	Brossasco	—	10.000	—	—

N.	COMUNE	Località in cui ha sede la farmacia	Tassa concessione governativa Lire	Indennità residenza Lire	Indennità avviamento Lire
	Genova				
9	Genova Bavari	Bavari	10.000	—	—
10	Neirone	frazione Acqua Dogna	10.000	—	—
	Grosseto				
11	Monte Argentario	—	20.000	—	—
	La Spezia				
12	Maissana	—	10.000	—	—
	Milano				
13	Milano	sede n. 235	200.000	—	—
14	Milano	sede n. 237	200.000	—	—
15	Milano	sede n. 241	200.000	—	—
16	Milano	sede n. 242	200.000	—	—
17	San Donato Milanese	sede unica	10.000	—	—
18	Arcore	2ª sede	20.000	—	—
	Novara				
19	Granozzo	sede unica	10.000	80.000	da stabilirsi
	Palermo				
20	Gangi	3ª sede	40.000	—	—
	Pavia				
21	Castelnovetto	sede unica	10.000	80.000	370.800
	Pesaro				
22	Serra Sant'Abbondio	sede unica	10.000	è in corso di determinazione	—
	Piacenza				
23	Coli	—	10.000	80.000	—
24	Calendasco	—	10.000	—	1.640.700
25	*Pistoia*	sede istituita con D. P. n. 5729 del 27 marzo 1956	—	—	—
	Reggio Calabria				
26	Bruzzano Zeffirio	sede unica	10.000	80.000	—
	Roma				
27	Roma (291)	Porta Maggiore	200.000	—	—
28	Roma (294)	Stimigliano	200.000	—	—
29	Roma (298)	Cristoforo Colombo	200.000	—	—
30	Roma (300)	Monte Grappa	200.000	—	—
31	Roma (303)	Cinecittà	200.000	—	—
32	Roma (305)	San Paolo	200.000	—	—
33	Roma (307)	Clodio	200.000	—	—
34	Roma (308)	Valmelaina	200.000	—	—
35	Roma (313)	Vigna Clara	200.000	—	—
36	Roma (317)	Livorno	200.000	—	—
37	Roma (323)	Papira	200.000	—	—
38	Roma (324)	Valmelaina II	200.000	—	—
39	Roma (328)	Oderisi da Gubbio	200.000	—	—
	Rovigo				
40	Frassinelle Polesine	sede unica	10.000	—	Accertamenti in corso
	Savona				
41	Savona	Santuario	60.000	—	—
	Torino				
42	Torino (135)	borgata Parella	200.000	—	—
	Trento				
43	Grigno	—	10.000	—	—
	Varese				
44	Cocquio Trevisago	frazione Sant'Andrea	10.000	—	—
	Vercelli				
45	Moncrivello	sede unica	10.000	80.000	150.000
46	Vallemosso	frazione Crocemosso	10.000	—	687.600
	Vicenza				
47	Alonte	—	10.000	80.000	—
48	Bassano del Grappa	Valvorina	10.000	—	—

La misura dell'indennità di residenza indicata a fianco delle sedi di cui ai numeri 19, 21, 23, 26, 45 e 47 è suscettibile di aumento ai sensi della legge 22 novembre 1954, n. 1107.

Art. 4.

Ferma restando ogni altra prescrizione contenuta nel bando 10 aprile 1954, è riaperto il termine per la presentazione delle domande di partecipazione al concorso e dei relativi documenti e titoli.

Detto termine è fissato in giorni sessanta dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Art. 5.

I candidati che hanno già fatto pervenire la domanda di partecipazione al concorso in relazione al bando del 10 aprile 1954, qualora lo ritengano opportuno nel proprio interesse, potranno, entro il nuovo termine come sopra fissato, integrare i documenti e titoli presentati, salvo in ogni caso l'obbligo di produrre, entro lo stesso termine, la dichiarazione prevista dall'art. 4 del su richiamato bando concernente la indicazione in ordine di preferenza delle sedi farmaceutiche destinate al concorso quali ora risultano dall'art. 3 del presente decreto.

Art. 6.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e comunicato in copia ai prefetti, alla Presidenza della Federazione degli ordini dei farmacisti italiani ed a tutti gli Ordini provinciali dei farmacisti.

Roma, addì 5 maggio 1956

L'Alto Commissario: TESSITORI

(2189)

PREFETTURA DI TARANTO

Variante alla graduatoria dei vincitori del concorso a posti di medico condotto vacanti nella provincia di Taranto

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO

Visto il proprio decreto n. 8133 in data 21 marzo 1956, col quale il dott. Antonazzo Piero di Angelo, veniva nominato titolare della condotta medica del comune di Avetrana;

Considerato che il predetto dott. Antonazzo con lettera diretta al sindaco del comune di Avetrana, ha rinunziato alla condotta di cui trattasi;

Visto che il dott. Scardino Walter fu Agostino, candidato che segue nella graduatoria il rinunziatario, all'uopo invitato, ha dichiarato di accettare la condotta del Comune suddetto;

Visti gli articoli 26, 55 e 56 del regolamento sui concorsi sanitari, approvato con regio decreto 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

A modifica del decreto prefettizio n. 8133 in data 21 marzo 1956, il dott. Scardino Walter fu Agostino, è dichiarato vincitore del concorso al posto di medico condotto del comune di Avetrana, bandito con decreto prefettizio n. 20 del 5 gennaio 1954.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, nel Foglio annunzi legali della Provincia e, per otto giorni consecutivi, nell'albo pretorio della Prefettura e del comune di Avetrana.

Taranto, addì 23 aprile 1956

Il prefetto: D'AIUTO

(2041)

PREFETTURA DI CALTANISSETTA

Variante alla graduatoria dei vincitori del concorso a posti di veterinario condotto vacanti nella provincia di Caltanissetta.

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI CALTANISSETTA

Visto il precedente decreto n. 44078 del 5 novembre 1955, con cui è stata approvata la graduatoria dei candidati al concorso per i posti di veterinario condotto vacanti al 30 novembre 1951 ed interessanti i comuni di Gela e San Cataldo;

Visto il decreto stesso numero e data con cui sono state assegnate le sedi ai primi due classificati;

Considerato che il dott. Graci Arcangelo, dichiarato vincitore per la sede di Gela, ha prodotto dichiarazione di formale rinunzia al posto;

Considerato che non sono trascorsi sei mesi dalla pubblicazione della graduatoria;

Considerato che il dott. Blanco Giovanni di Gaetano, terzo classificato nella graduatoria dei candidati idonei, ha fatto conoscere di accettare la detta sede;

Visti gli articoli 55, 56 e 26 del regolamento 11 marzo 1935, n. 281 sui concorsi sanitari;

Decreta:

A parziale modifica del decreto n. 44078 del 5 novembre 1955 è dichiarato vincitore del concorso a posti di veterinario condotto vacanti in Provincia al 30 novembre 1951 il dott. Blanco Giovanni di Gaetano ed assegnato alla sede di Gela.

Il presente decreto verrà pubblicato agli effetti di legge nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica nella « Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana » e, per otto giorni consecutivi, all'albo della Prefettura ed in quello del comune di Gela.

Caltanissetta, addì 24 aprile 1956

Il prefetto: CALANDRA

(2043)

PREFETTURA DI ASCOLI PICENO

Variante alla graduatoria dei vincitori del concorso a posti di veterinario condotto vacanti nella provincia di Ascoli Piceno.

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI ASCOLI PICENO

Visto il precedente decreto pari numero in data 14 aprile 1956, con il quale sono state assegnate le condotte veterinarie di Montegiorgio e Falerone, vacanti al 30 novembre 1954;

Visto che il dott. Tosi Oreste, con lettera in data 27 corrente ha rinunciato alla nomina a titolare della condotta di Falerone;

Viste la graduatoria dei concorrenti dichiarati idonei con decreto n. 3877 del 14 aprile 1956 e le preferenze indicate dai concorrenti stessi;

Visti gli articoli 69 del testo unico delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265 e 55 del regolamento 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

Il dott. Taccari Giuseppe, candidato compreso nella graduatoria degli idonei nel concorso in narrativa, è dichiarato vincitore della condotta veterinaria di Falerone.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, nel Foglio annunzi legali della Provincia e, per otto giorni consecutivi, all'albo pretorio della Prefettura e del Comune interessato.

Ascoli Piceno, addì 30 aprile 1956

Il prefetto: PROSPERI

(2132)

MOLA FELICE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma - Istituto Poligrafico dello Stato G. C.